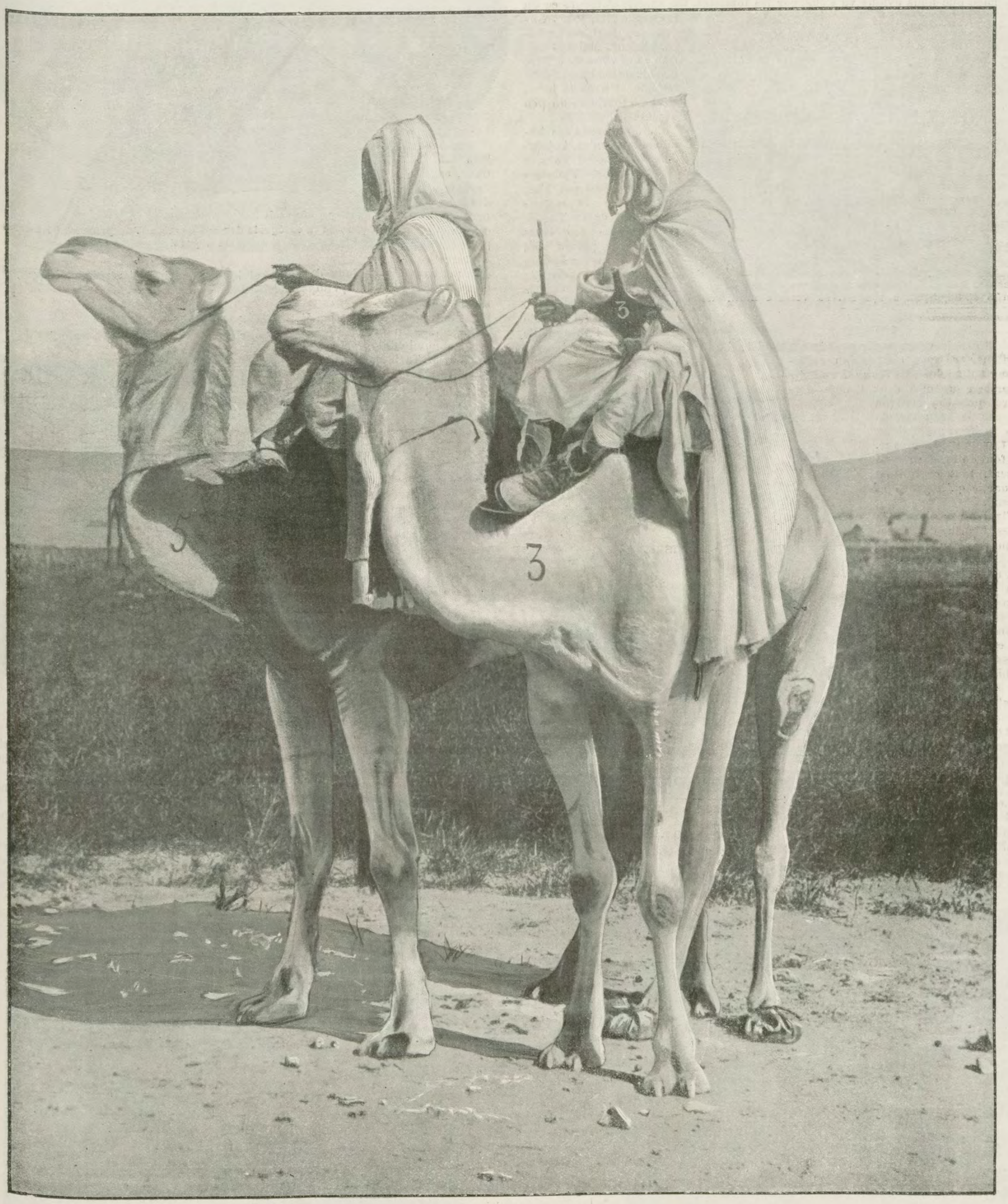
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE.. — 15 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

11 Mars 1900. — N° 78.

Rédaction et Administration : 370, rue Saint-Honoré, PARIS

ABONNEMENTS
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois. 7 fr. 50
PROVINCE. — 5 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.



(Cliché de notre envoyé spécial.)

LE DERBY DU DÉSERT.

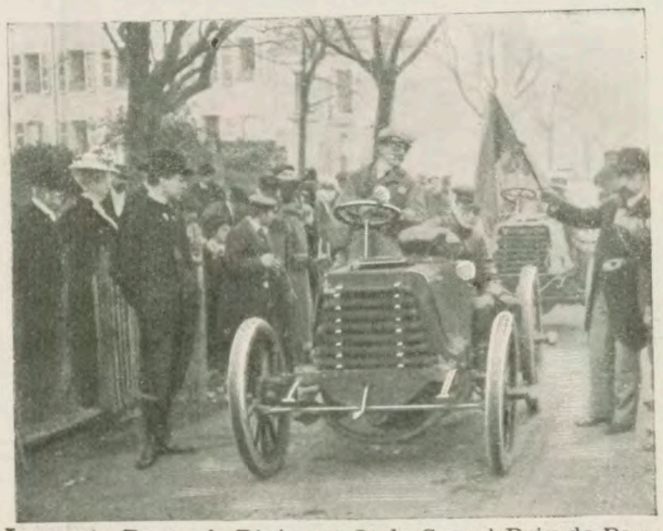
Les deux vainqueurs de la course annuelle de méhara : Tuggurth-Biskra (220 kilomètres), disputée le 23 février dernier.
La course s'est réglée dans le dernier kilomètre et c'est par trente mètres que le numéro 5 a battu le 3 sur le poteau

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Le Meeting de Pau

(Suite[1]).

Vendredi, 23 février. — Il pleuvait à verse hier pour le départ des touristes. C'est au milieu d'une mer de parapluies, d'un giclement perpétuel d'eau et de boue que nous avions vu s'éloigner les touristes. On appelle d'ailleurs ça du tourisme. Moi, je n'y vois pour ma part aucun inconvénient. Mais du tourisme qui consiste à faire du soixante à l'heure sous la pluie et dans la boue, c'est du tourisme un peu accentué.



Le comte Bozon de Périgord, 2e du Grand Prix de Pau, en 5 h. 33 m. 52 s. 2/5, sur sa voiture munie de pneus *Michelin*.

Enfin chassons ces humides souvenirs. Aujourd'hui le soleil nous a réveillés. Les Pyrénées qu'on ne voyait pas hier, enveloppées de nuages noirs, ont ce matin des reflets roses sur leurs neiges. Le pic du Midi là-bas nous regarde d'un œil favorable. Filons vite au Palmarium dès le matin.

MM. K. Thorn, l'aimable président de l'Automobile Club Béarnais va en partir pour tracer la piste d'un rallie-papiers. Inutile de vous expliquer ce que c'est qu'un rallie-papier automobile. La *Vie au Grand Air* en a déjà organisé deux l'année dernière, mais il y manqua un peu le beau ciel de Pau, le décor prestigieux et féerique du paysage. ci tout doit réussir faciement, tout ce qui ne demande qu'élégance et beauté.

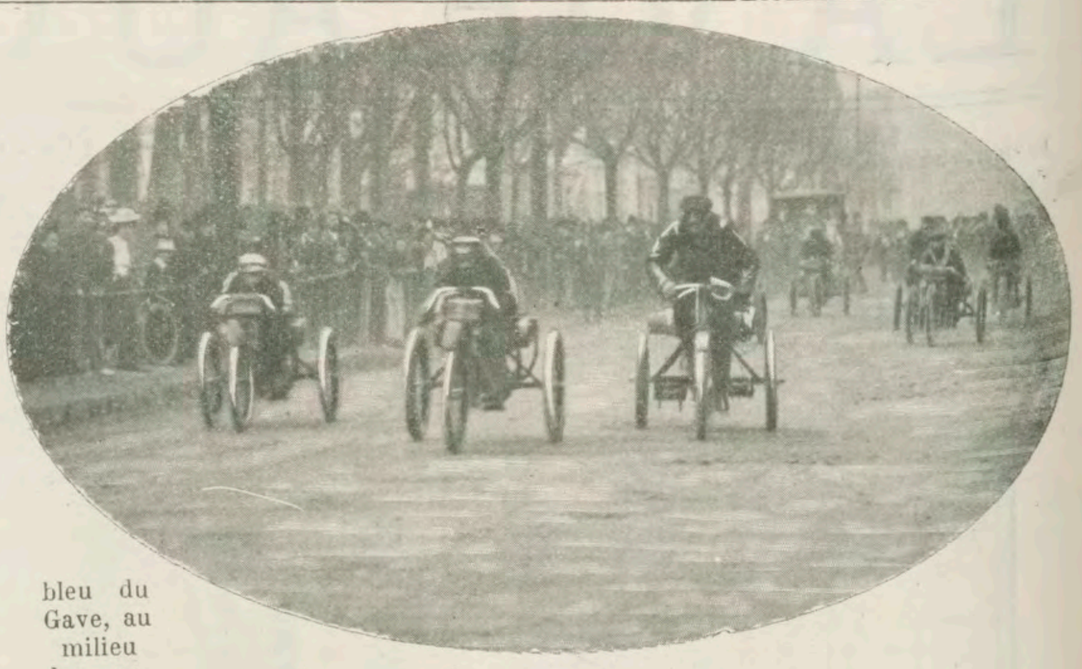
Figurez-vous devant la masse blanche du Palmarium, aux coquettes découpures, aux toits et aux minarets sentant un peu déjà l'Espagne dont le soleil éclaire à quelques kilomètres les horizons, figurez-vous la foule élégante de Pau se pressant autour des automobiles, avec le petit frisson d'inquiétude charmante qu'on éprouve en face de ce qu'on ne connaît point, qu'on redoute un peu et dont on a beaucoup entendu parler.

Figurez-vous aussi les concurrents un peu fiers et un peu émus. Que voulez-vous ? Ce n'est pourtant qu'un rallie-papiers, mais dans le midi ça vous prend tout de suite des proportions terribles. Et d'entendre ronfler le moteur qui tout à l'heure va vous monter à douze à l'heure, ça vous tape au cœur.

(Cliché du Cte O'Gorman.)

René de Knyff, à 15 kilomètres de l'arrivée, marchant à 80 kilomètres à l'heure, dans une descente.

Et les photographes? Avez-vous vu les photographes? C'est un vrai rallie-papiers sensible, tous ont trouvé la piste. Cependant autour de l'allée qui tourne autour du Palmarium les concurrents ont pris la file et ils dégringolent à toute allure en passant juste sous nous, car Pau est absolument une ville à deux étages. Nous sommes au premier et il faut descendre au rez-de-chaussée, et tout le long du papier multicolore qui s'éparpille là-bas dans la campagne, dans la vallée rayée du large ruban gris-bleu du Gave, au milieu des arbres et des villas, les voitures déjà petites, vrais joujoux d'enfants, et les motocycles déjà presque imperceptibles s'en vont, tandis qu'impassible, de loin, la grande et haute muraille pyrénéenne les regarde.



Rigal Béconnais Baras

Le départ de la catégorie des motocycles. Vue prise à 500 mètres du départ.

Petits, montez voir jusque-là, semble-t-elle dire !

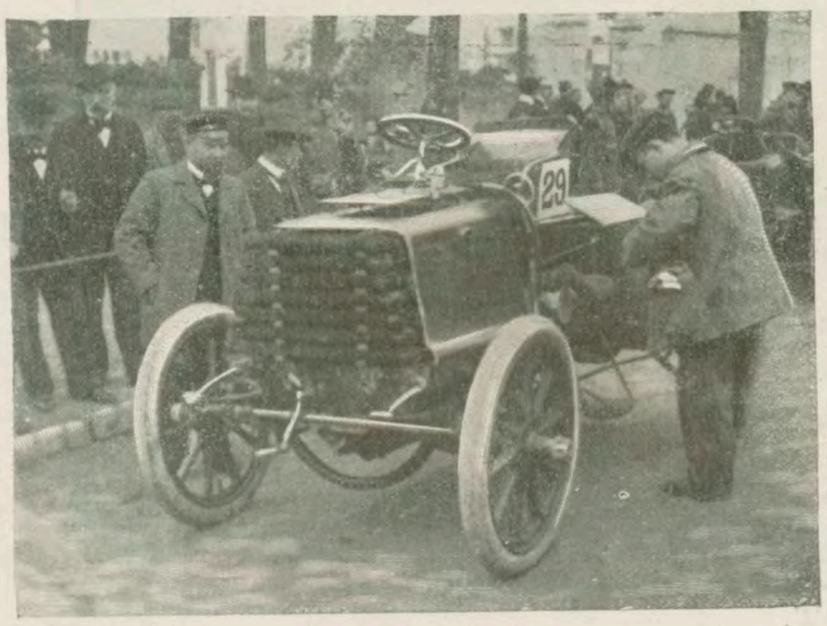
Samedi. — Un quatorze juillet local que cette course de bicylettes sur le parcours Pau-Soumoulou et retour. Sur la route de Tarbes les drapeaux tricolores flambent à un soleil terrible qui découpe crûment les couleurs et fait tomber sur nous un morne et terrible abattement.

Heureusement qu'ici rien n'est banal. Tout vous a une pointe d'exotisme, également local. Il suffit d'une pose, d'une attitude, d'un costume, d'une parole qui vibre avec un extraordinaire accent pour vous distraire. Et puis il y a l'incomparable dévouement des chauffeurs amateurs qui se mettent en quatre pour entraîner les concurrents, la confiance non moins extraordinaire de ceux-ci. Tout cela nous change un peu. Mais Dieu qu'il fait chaud ! Quelle poussière !

Le comte de Nitot, vice-président de l'Automobile-Club Béarnais.

J'ouvre un journal de Paris. Il pleut à verse là-bas. Consolons-nous. J'aime encore mieux cuire un peu. Le soir, est-ce la chaleur, est-ce l'émotion ? il y a de la nervosité. C'est demain la grande journée, celle de la course de vitesse. Aussi le bal de la Charité est-il un peu vide de chauffeurs.

La véritable danse sera demain. Danse folle de roues et de voitures sur les routes blanches et sous le ciel bleu, à travers les villes inconnues aux pavés hostiles qu'on traverse dans un rêve, dans un bruit de cris, entre deux haies de regards le long des rues. Ah! la folle et joyeuse danse quand elle



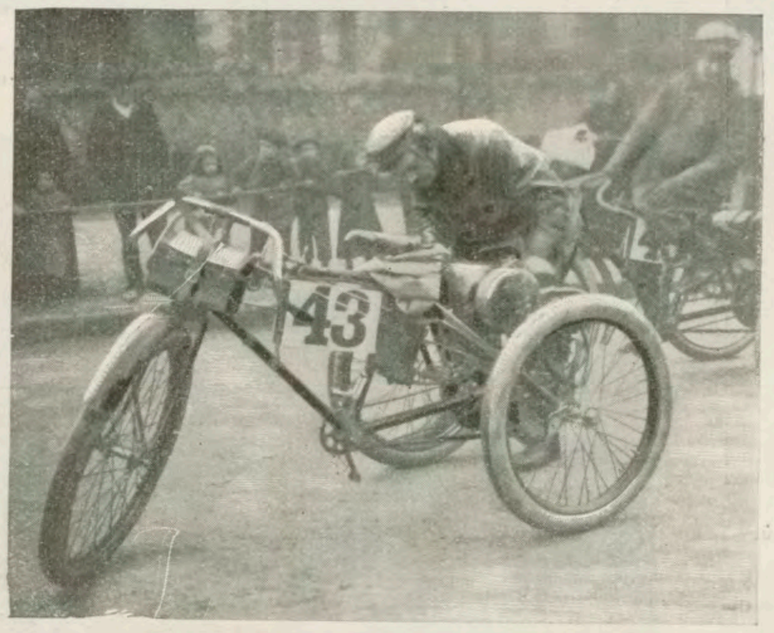
M. Clément examinant la voiture de M. de Knyff, avant le départ.

Charron donnant le dernier coup de fion à sa voiture et le coup d'œil du maitre à ses pneus Michelin.

(1) Voir le N° 77.

Marcellin, gagnant du Prix du Palais d'Hiver, motocycles, couvrant les 335 kil. en 5 h. 47 m. 14 s., sur son motocycle « Perfecta ».

reprend après sur la belle et bonne route directe, au travers de l'ombre grêle des peupliers transformant le chemin en une échelle monstre d'où la voiture bondit de barreaux en barreaux, d'ombres en ombres, vers l'inconnu qui l'attend là-bas.



Le dernier coup d'œil avant la lutte.

Dimanche. — Ce matin c'est le grand jour. On est plus calme et plus reposé à la pensée que ce soir tout sera fini, que nous serons tranquilles.

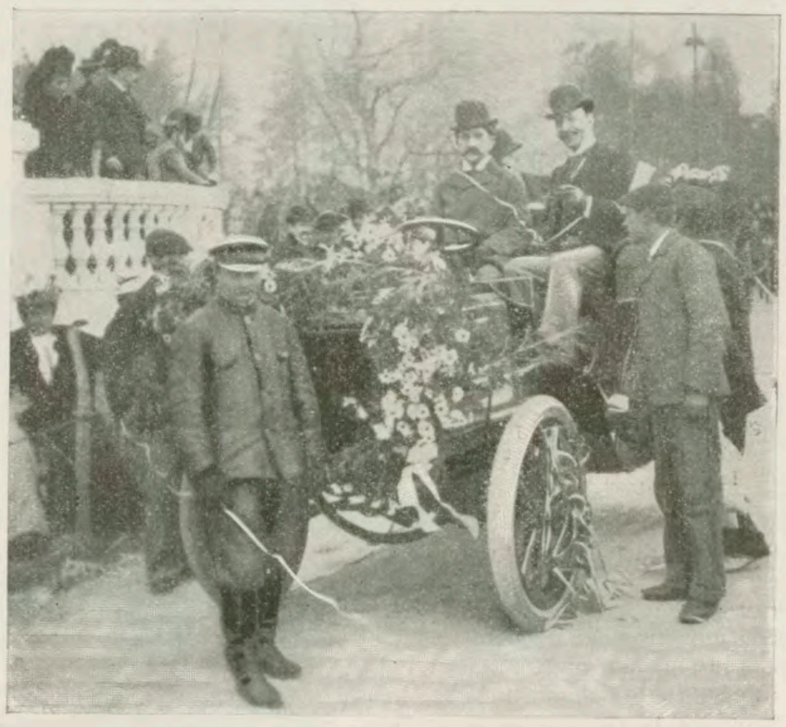
Le départ est là-bas tout au bout de Pau, au kilomètre 1, sur la route de Tarbes, et, bien qu'il soit à peine huit heures du matin, tout Pau est déjà là. Que de cyclistes, que de cavaliers, car Pau est l'une des dernières villes où l'on monte beaucoup à cheval.

Et les habituels préparatifs du départ, les soldats faisant la haie, la route droite et libre devant vous, avec les subites poussées de la foule qui viennent la remplir de grouillement et de vie. Et l'arrivée des concurrents, un par un dans un tonnerre de détonations ; les vaisseaux majestueux des voitures automobiles, calmes jusque dans leur plus grande vitesse et desquels émergent les formes de plus en plus bizarres des conducteurs.

Puis la cavalerie légère, oh! de moins en moins légère, des motocycles que chaque redoublement de vitesse fait littéralement osciller de droite et de gauche comme des barques semées sur une mer d'orage.

On laisse d'abord la place aux voitures. Malgré l'habitude, malgré qu'on nous série et qu'on nous fragmente nos émotions, le spectacle est toujours empoignant.

Le monstre qu'on entend rugir et râler, comme de désespoir d'être immobile, la fournaise que l'on sent à son avant, et qui siffle, chante dans une buée de chaleur et de bruit.



La bataille de fleurs. — M. Klotz et le Comte O'Gorman.

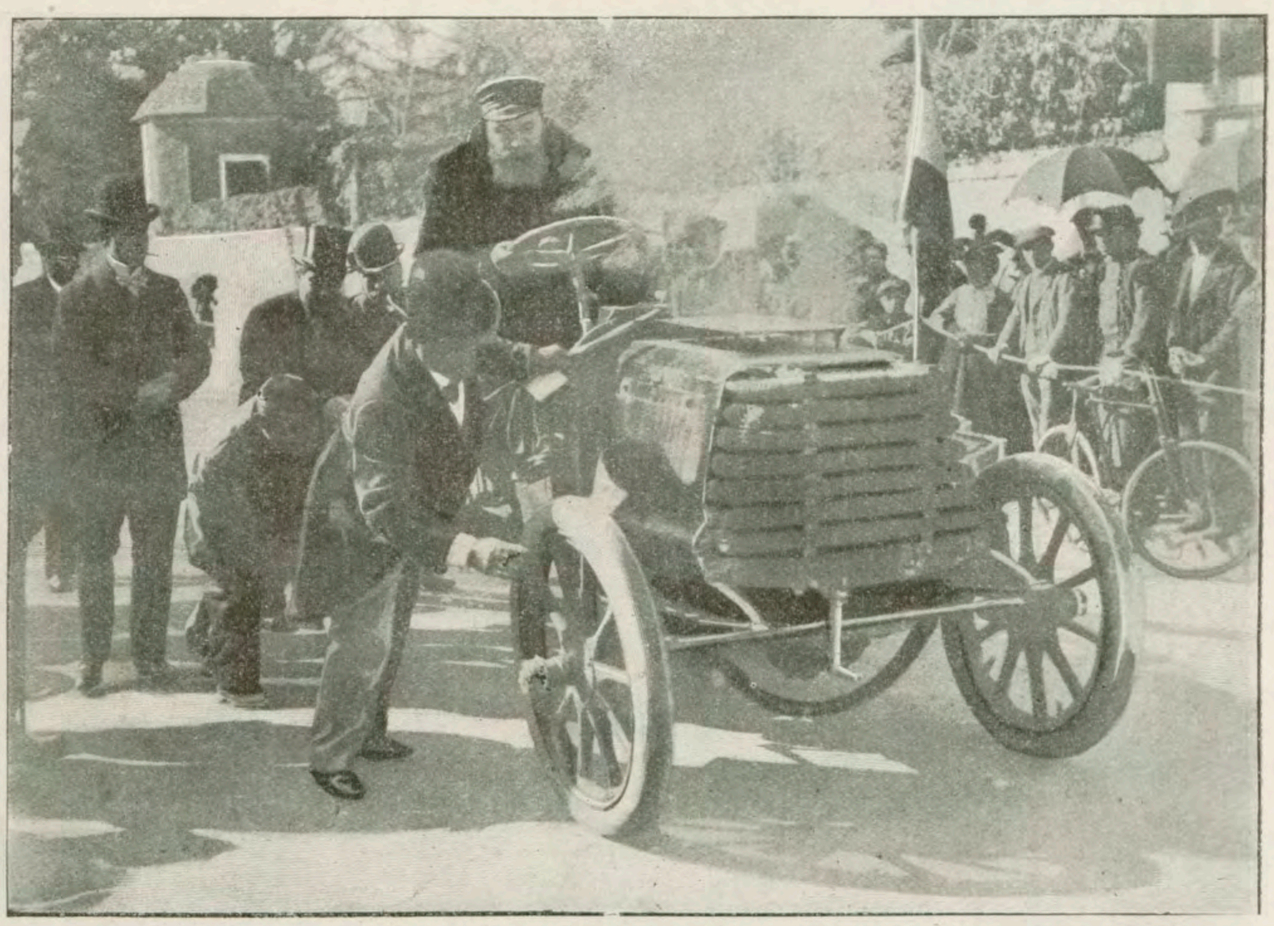
L'homme penché sur son volant, les pieds et les mains occupés, toute la pensée tendue dans une seule volonté, aller vite, et n'être plus rejoint et sur les caisses basses, qui ont l'air de s'incruster dans le sol, les pneumatiques accrochés comme des bouées de sauvetages, les sauvetages qu'on va opérer là-bas en pleine route.

Et quand le départ est donné, la brusque émotion de tout le véhicule, les chaînes se tendent, les pignons tournent, les roues ont une brusque rotation, et, soudain, sans effort, après cette poussée terrible du début, la voiture s'en va rapide, là-bas, dans un léger tourbillon d'où émergent seules deux silhouettes : l'une attentive et droite, celle du conducteur : l'autre comme collée aux flancs du véhicule, bizarrement accrochée, celle du mécanicien, qui s'en va comme pris par le cou et par les épaules dans une main gigantesque, ainsi qu'un nain qu'emporte un géant.

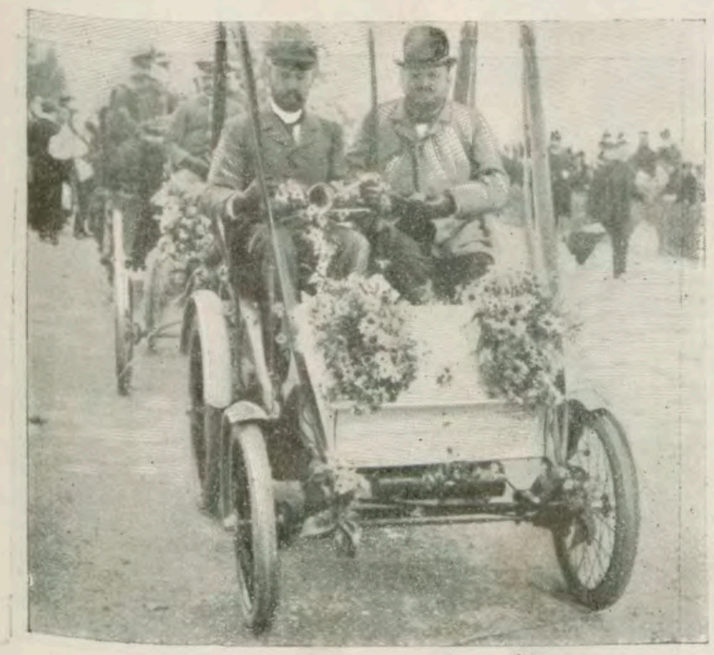
Puis c'est l'envolée des lourds oiseaux que sont maintenant les motocycles qui prennent tous ensemble, avec effort, leur essor et qui subitement disparaissent dans la poussiere, tandis que derrière eux, subitement, comme on tire une toile, la foule se précipite sur la route qu'elle obstrue, et que deux retardataires se débattent péniblement au milieu du flux grossissant sans cesse.

L'après-midi l'arrivée est à la Basse-Plante. La Basse-Plante au joli nom suggestif, c'est la plantation du bas, le parc qui est au pied de la ville et où vient déboucher la route de Bayonne.

Nous y arrivons à peine qu'une voiture bondit là-bas du tournant dans nn déluge de bombes, de sonneries, glisse tout le long de la route comme élargie par la haie humaine et vient s'arrêter devant nous. A la voiture, à la barbe qui sort du masque et à la physionomie du mécanicien accroupi sur le marchepied, nu-tête, sans lunettes, car tout a été enlevé dans la course folle, on reconnaît le chevalier



M. René de Knyff, gagnant du Grand-Prix de Pau, sur sa voiture munie de pneus *Michelin*, couvrant les 335 kil. en 4 h. 46 m. 47 s., soit une vitesse moyenne de 70 kil. à l'heure. Vers la fin du parcours, le moteur a un peu chauffé ; on s'en aperçoit à la fumée qui s'en dégage, aussi, refuse-t-il de repartir et les contrôleurs sont obligés de pousser à la roue.



La bataille de fleurs. — M. Thorn et le Préfet des Basses-Pyrénées.

Gymkhana. — Il s'agit de poser le mannequin à terre sans le faire tomber.

René de Knyff. La voiture est comme un enfer. L'avant est brûlant comme une forge. Les cylindres monstres ont un peu chauffé et mis le feu aux fils électriques. La fumée monte dans la buée des brûleurs. Et la voiture est là arrêtée, impuissante à repartir de suite, après avoir marché plus vite qu'un rapide, pour s'être arrêtée un instant, elle qui aurait continué sa marche folle pendant des heures encore peut-être. Et quelques litres d'eau la remettent en état. Elle ronfle à nouveau, repart à toute allure. Mystères de la force!

Et l'arrivée du premier motocycliste Marcellin, le débouché hésitant de l'homme sur ses trois roues regardant la foule avec l'allure de quelqu'un qui sort d'un rêve et qui s'éveille, incertain des lieux où il se trouve, l'air à la fois heureux, las et ennuyé.

Lancez la balle dans le seau et vous aurez gagné.

Lundi. — On s'est couché tard hier soir. On a parlé de la course, de tout ce qu'elle nous a apporté de nouveau et d'incertain à la fois.

Nous nous reposons ce soir au gymkhana qui se déroule au Palmarium, M. W. Thorn le président de l'Automobile Club Béarnais, est l'un de ceux qui ont introduit le gymkhana en France. Il a su mettre dans celui d'aujourd'hui assez d'humour et de fantaisie pour que tout le monde, même et surtout les concurrents, se soient franchement amusés.

Vous pourrez d'ailleurs vous rendre compte de la fantaisie déployée au cours de la soirée. Le jeu des balles, l'enlèvement des mannequins, la course à l'aiguille, avec l'arrêt brusque des concurrents sautant en vitesse à bas de leurs engins pour enfiler une aiguille, ça vous repose l'esprit après le soixante-dix à l'heure.

Mardi. — Tout finit par des chansons, disait jadis Beaumarchais. Ici tout finit par des fleurs. C'est la fête fleurie. Voitures et gens sont pavoisés et l'on se bombarde joyeusement de projectiles odorants, autrement agréables que les ronds de papier de Paris.

A Paris, les fêtes de fleurs ne sont jamais des batailles de fleurs. Il y a beaucoup de monde, trop, et pas assez de fleurs.

A Pau, il y eut du monde, assez, et presque trop de fleurs.

Bataille fleurie. — Deux gentils chauffeurs qui s'y prennent de bonne heure.

Dépêchez-vous d'enfiler l'aiguille et vous pourrez repartir ensuite.

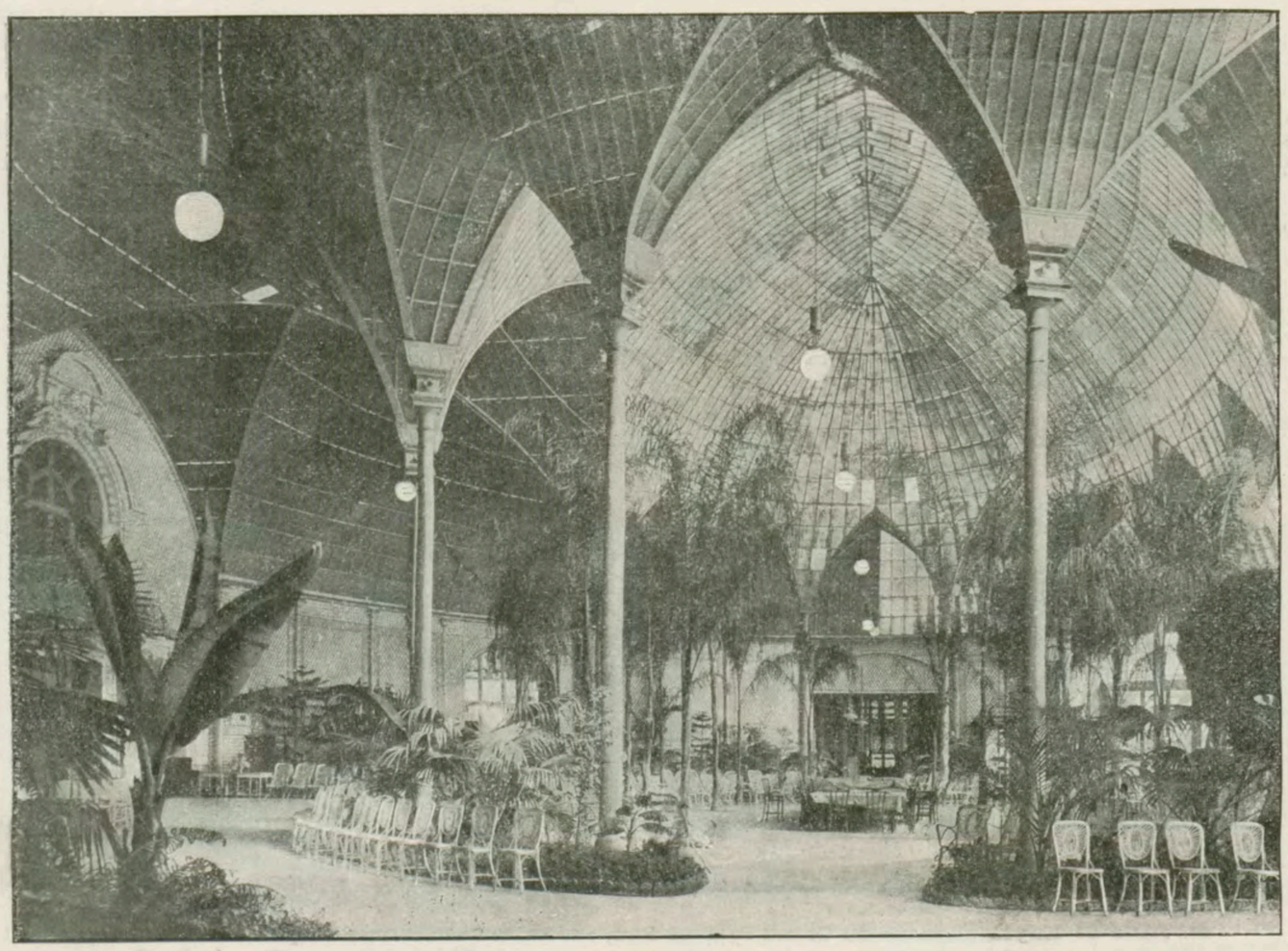
Il y en eut surtout trop moralement.

Jamais nous ne fûmes reçus et fleuris avec autant de grâce et de goût.

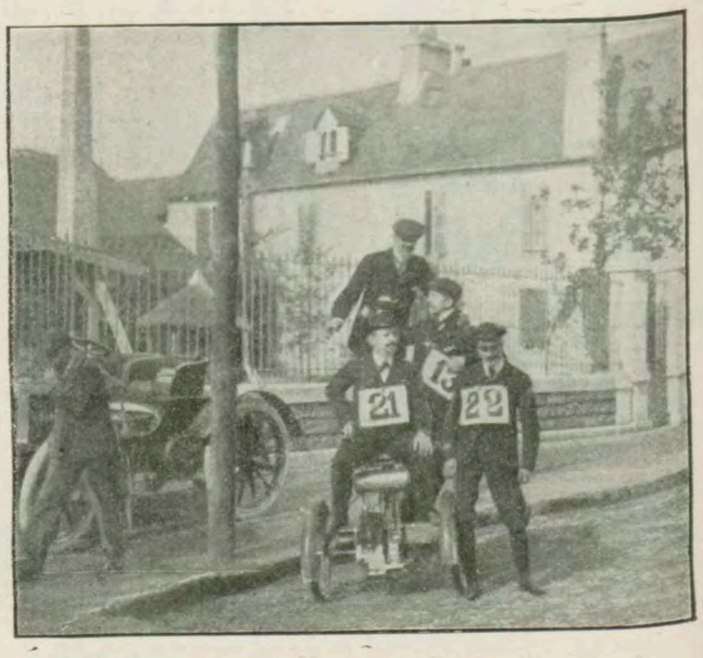
Puisse jamais semaine nous sembler aussi courte et aussi agréable !

GEORGES PRADE.

(Clichés Trézel, V. G. A.)



Vue intérieure du Palmarium du Palais d'Hiver de Pau, le rendez-vous de toute l'aristocratie paloise et un des plus beaux casinos de France.



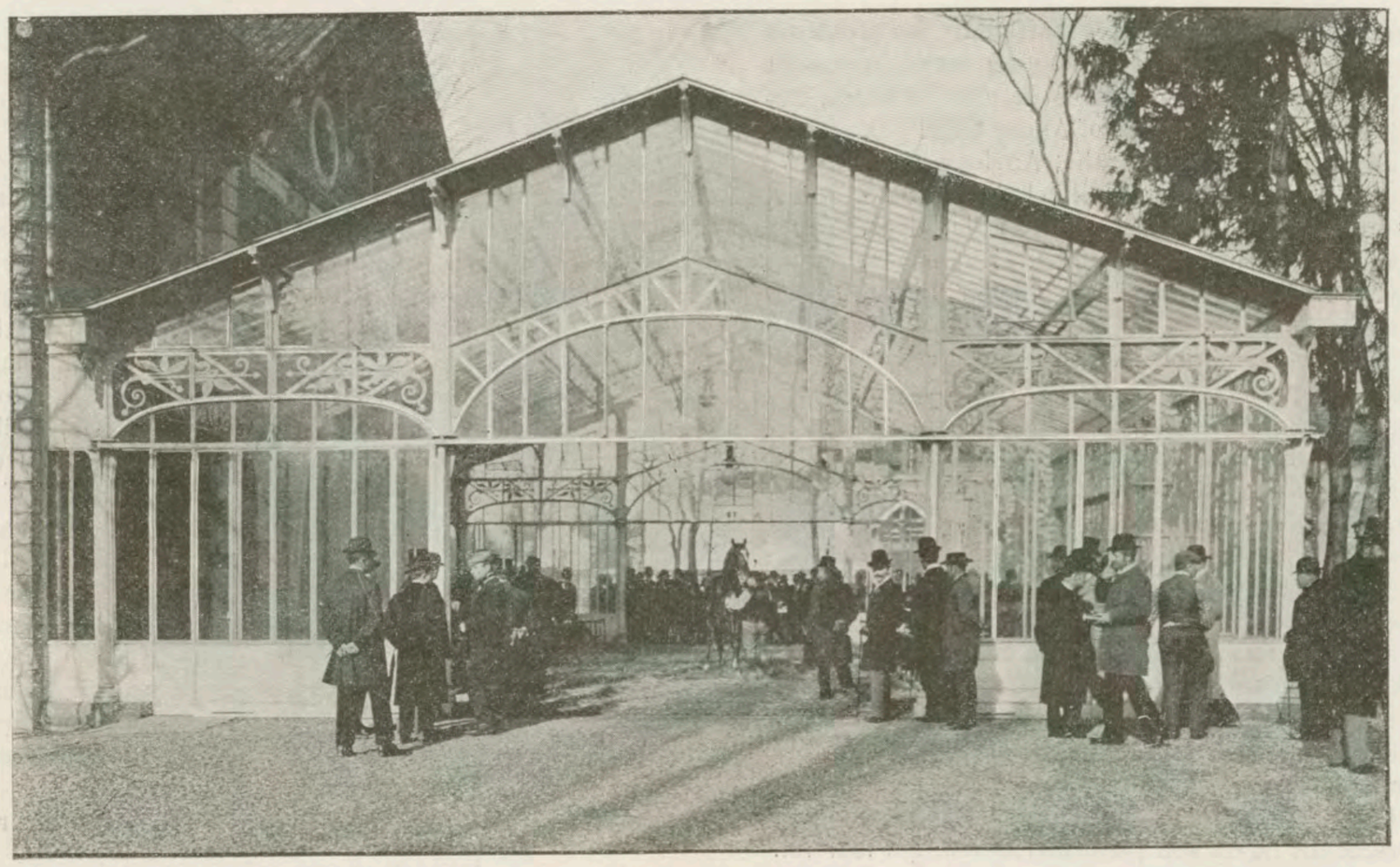
Un groupe de concurrents joyeux avant la course de Tricycles.

Une Grande Vente
DE PUR SANG

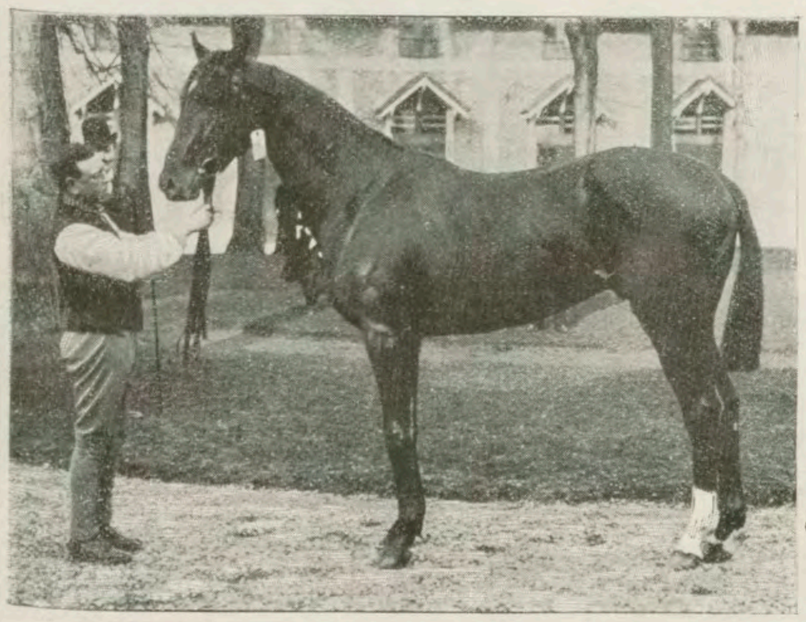
Nous avons assisté samedi à la dispersion d'une grande écurie de courses. Le comte de Berteux, auquel la fortune n'avait pas prodigué ses faveurs en ces derniers temps, avait décidé de faire passer aux enchères tous ses chevaux à l'entraînement. Cette résolution du grand éleveur de Cheffreville, connue dans le courant du mois de novembre dernier, avait suscité un grand intérêt et cette liquidation importante était devenue l'événement marquant de l'ouverture de la campagne sportive.

Ces grandes ventes sans réserve sont plutôt rares aussi bien chez Chéri qu'au Tattersall, les deux établissements qui se disputent la clientèle des écuries en vue.

Les matchs auxquels se livrent leurs deux managers sont quelquefois très amusants pour la galerie. Un propriétaire ou un éleveur vient-il à disparaître, une écurie annonce-t-elle son intention de se défaire de quelques inutilités, les deux chefs se mettent en campagne et c'est à qui obtiendra l'adjudication. Cette noble concurrence devait fatalement profiter aux intéressés. Les tarifs furent réduits chacun; de son côté établissait une succursale extra-muros avec cet avantage très appréciable, la suppression du commissaire-priseur. Les tant pour cent se trouvèrent légèrement diminués; rue de Ponthieu ou rue Beaujon, ils sont encore assez élevés: 10 p. 100 prélevés par la chambre des commissaires-priseurs, et 5 p. 100 pour l'établissement, tandis qu'à Saint-James ou à la Porte-Maillot, c'est comme au Tattersall de Londres, on ne prélève que 5 p. 100, et rien pour les rachats. Les bénéfices pour acheteurs et vendeurs sont donc réels.



Le hall de l'établissement Chéri.



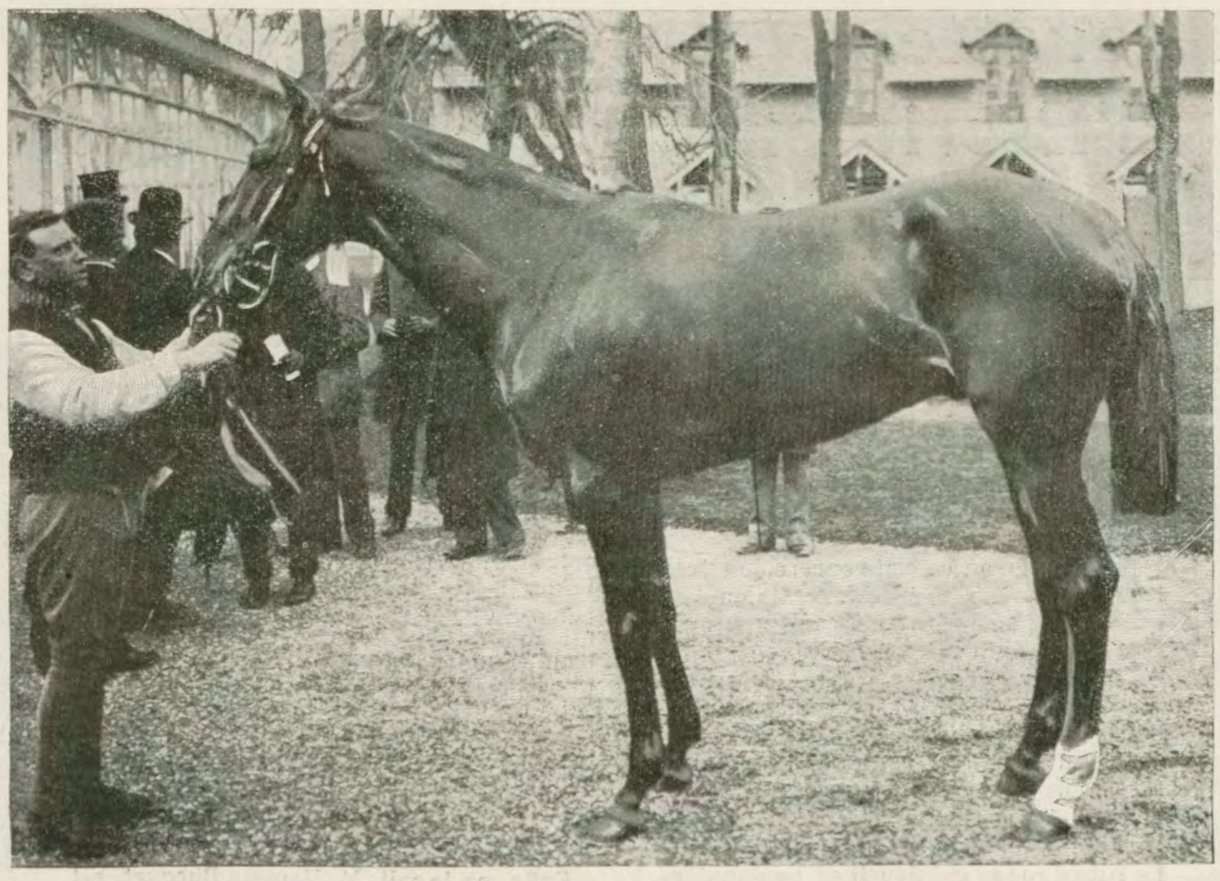
Hymnis, pouliche baie, née en 1896, par Upas et Optimia. Adjugé 28 500 francs à M. Tallon.

Cette digression sur les ventes de pur-sang m'amène assez loin de notre sujet. Avant de parler de la séance qui a vu la dispersion de l'écurie Berteux, je crois qu'il serait intéressant de dire quelques mots sur l'élevage de Cheffreville.

Il est facile de se rappeler l'année de la fondation de ce stand : la production d'une même année commence par la même lettre. L'alphabet y a déjà passé et l'autre samedi nous avons vu passer aux enchères les jeunes deux ans, les noms commençaient par des *j*. Il y a donc trente-six ans qu'il a été créé en Normandie, à une quinzaine de kilomètres de Lisieux. Le comte de Berteux y a apporté tous les soins et toute la science d'un véritable sportsman.

Comme étalon, véritable point de départ de sa race, M. de Berteux a choisi en Angleterre King Lud que des victoires sur Kingcraft, Boïard et Flageolet, avaient mis en relief. Cette importation fut heureuse, puisque King Lud devait lui donner, entre bons chevaux, Utrecht, Widgeon, Wotan, Reyezuelo, Walter Scott, Le Mazarin, Zambo, Zingaro, Zette, Amadis II, Acoli, Barket, Barbara, Boudoir, Épicharis, Fox, Francisquine, Géronte, Grammaire, et je dois en passer.

Un de ses fils, Zingaro l'a remplacé à sa mort. Nous ne pouvons guère nous prononcer sur la valeur du fils de King Lud et Dalnamaine comme cheval de course. Il a peu couru, un accident dont il était victime en disputant le prix du Jockey Club nécessitait son retrait de l'entraînement. Comme étalon, on n'a pas eu souvent recours à ses services.



Le prix record de la vente, *Intérim*, alezan, né en 1897, par Upas et Queen, adjugé 73 500 francs au vicomte de Fontarce.

Le sultan de Cheffreville, à la mort de King Lud, a été plutôt Upas, de même un élève du haras; sa carrière sur le turf fut également plus brillante, gagnant le prix Hocquart, partageant le prix du jockey Club avec Sycomore, et, dans sa quatrième année remportant les principales épreuves réservées aux stayers.

Au haras, il nous a donné Omnium II, un des meilleurs chevaux que nous ayons eus en ces derniers temps.

Comme on le voit, le haras de Cheffreville était bien monté en étalons. Les pouliniéres étaient sélectionnées avec autant de jugement.

Du reste, nombreux fu-

rent les vainqueurs qui portèrent les couleurs vert et rouge. Cette énumération serait forcément très longue. Qu'il me suffise de citer : Abricot, Débardeur, Délire, Duchess of Athol, Géraldini, Guitare, Hourvari, Jacinthe, Analogy, Narcisse, Onyx, Optimia, Quolibet, Rome, Sansonnet, Statira, Salomé, Tourterelle, Upas, Cambyse, Widgeon, Zambo, Zélandaise, Acoli, Amadis II, Aquarium, Boudoir, Divan, Flacon, Fox, etc.

Dans ces conditions la vente devait attirer tous les grands propriétaires. C'est ce qui s'est produit. L'assistance, entassée dans la serre de Saint-James, était très select. Les enchères ont été très animées. Certains animaux se sont même payés très cher comme Hymnis, 28,500, une jument de belle origine, par Upas et Optimia, mais dont les performances sont très ordinaires.

Mais c'est surtout le prix qu'a été payé Intérim qui m'a paru exorbitant : 73,500 francs ! On ne peut pas dire que ce sont ses courses comme deux ans qui ont tenté l'acheteur, car elles se résument en deux places : quatrième dans le prix de Condé derrière Codoman, Le Matamore et Cymbalier, ne précédant qu'un bon performer, Solon, qui leur rendait 10 livres ; second à Maisons, battu nettement par Paulette, une transfuge des prix à réclamer.

Le comte de Berteux et son entraineur H. Webb.

Ivoire me parait par contre une bonne acquisition. Il a été adjugé 31,000 francs, à M. de Brémond qui, en général, est assez heureux dans ses achats et dans ses réclamations.

D'autres enchères peuvent paraître exagérées, comme celle d'Isère payée 33,000 francs par Ch. J. de Brémond ; mais il est à remarquer que la fille du Var est inscrite dans le prix Noailles et cette poule des produits ne renferme pas des engagements très fashionables. J'excepte naturellement Lucie à Edmond Blanc qui l'an dernier s'est classée à la tête de sa génération.

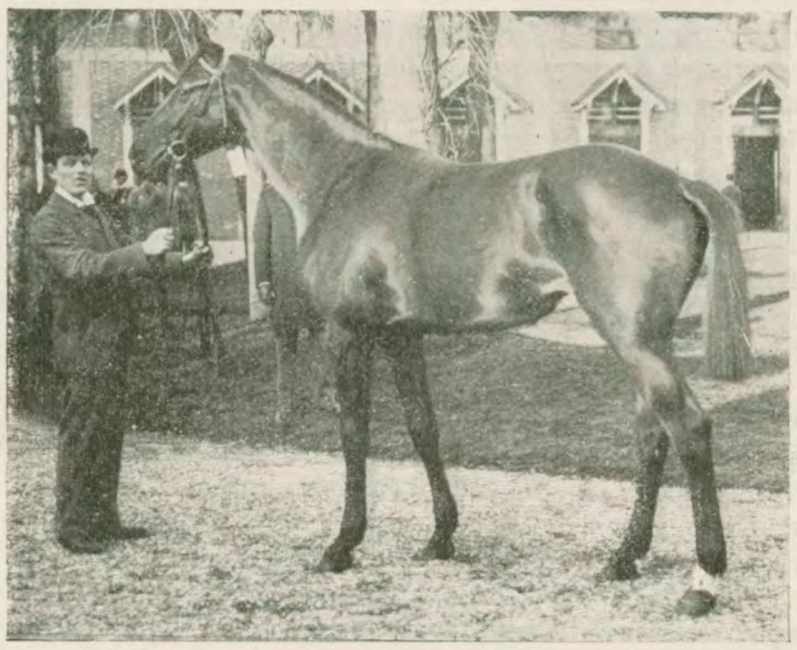
Quelques deux ans m'ont paru une bonne affaire comme Junipérus, un bel alezan par Chalet et Damark Rose adjugé pour 24,400 francs à un jeune propriétaire, M. Tallon. Malheureusement le poulain n'est inscrit dans aucune épreuve classique.

J'ai remarqué également un autre fils de Chalet, Jacamar, issu de Widgeon, la mère de Hulotte et Dove. Il a été payé 21,500 francs par M. Liénart, le possesseur de l'écurie d'obstacles la plus importante.

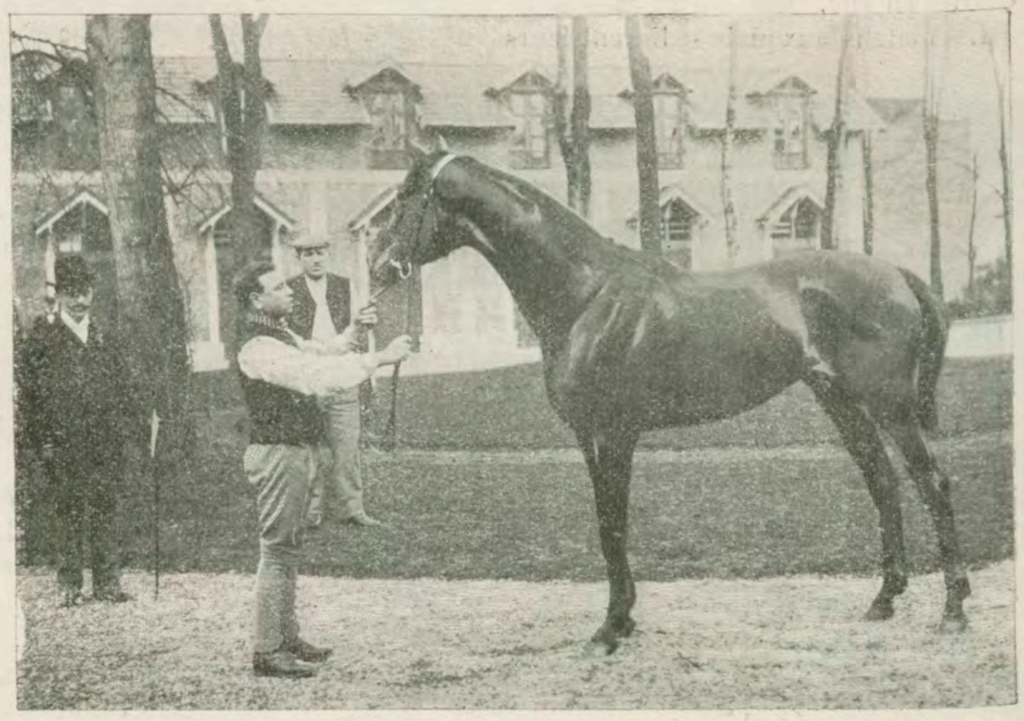
En somme, ce fut une belle vente, atteignant près de 400,000 francs, chiffre très élevé puisqu'elle ne contenait aucun numéro sensationnel, aucun crack d'une réputation bien établie.

RAYMOND ISABEL.

(Clichés J. Beau, V. G. A.)



Jocelyn, bai, par Zingaro et Hysteria, adjugé 33 000 francs au baron de Schickler.



Ivoire, alezan né en 1897, par Upas et Optimia, payé 31 000 francs, par M. de Brémond.

Silhouettes d'Escrimeurs

ROULEAU Père

Rouleau père, fut, disent les anciens, — les anciens en escrime, s'entend — un tireur remarquable et de tout premier ordre. Les jeunes n'ont point eu la chance de le voir tirer et n'en peuvent parler que par ouï-dire. Ils sont, du moins, portés à accorder toute confiance aux récits qui leur sont faits et n'en veulent pour preuve que ses deux plus remarquables élèves, ses fils.

En cette fin, ou en cette aurore de siècle, Rouleau père, retiré des assauts publics, n'est plus que le père de ses enfants, mais ce n'est pas son moindre titre de gloire. Qu'on joigne à cela l'excellence de ses enfants, constatée et consacrée par de nombreux et brillants élèves, c'est plus qu'il n'en faut pour être vénéré par la jeunesse escrimeuse qui l'admire encore, donnant la leçon dans sa salle de la rue Saint-Honoré où il succéda au maître Mimiague. Le ruban rouge qui fleurit sa boutonnière peut être considéré à la fois comme la récompense accordée au brave soldat qu'il fût ou à l'excellent maître qu'il est.

LOUIS PERRÉE.

(*Dessin de Seguin.*)

ROULEAU Père.

A Travers le Monde du Tir

M. Maurice BUCQUET

M. Maurice Bucquet est à l'heure actuelle, champion du *Fusil de Chasse*, le club de tir sur pigeons artificiels que j'ai fondé il y a deux ans et qui possède maintenant deux cents membres.

A vrai dire, M. Bucquet est un tireur dans toute l'acception du mot. Tout jeune il s'amusait souvent à tirer, avec une carabine à corbeau, une pièce de cinq francs qu'on lui jetait en l'air, et il réussissait à merveille cet exercice fantaisiste. De plus, on l'a vu, chasseur émérite, abattre cinq oiseaux dans une compagnie de perdreaux, en se servant d'une Winchester.

Bref, M. Bucquet est un shooter hors ligne. Il dispose, d'ailleurs, de moyens physiques exceptionnels : grand, taillé en athlète, possédant un imperturbable sang-froid, il manie le fusil avec une sûreté et une aisance admirables.

Le champion du *Fusil de Chasse* pratique aussi d'autres sports — il est notamment homme de cheval — mais il aime le tir avant tout, principalement celui sur oiseaux artificiels qui constitue, dit-il avec raison, un entraînement supérieur en vue de la chasse.

Enfin, on le sait, M. Maurice Bucquet, est le dévoué président du Photo-Club, et, dans cette association comme dans le monde du tir, il ne compte que des amitiés sincères et de profondes sympathies.

PAUL MANOURY.

M. Maurice Bucquet.

Les Fêtes de Biskra

I

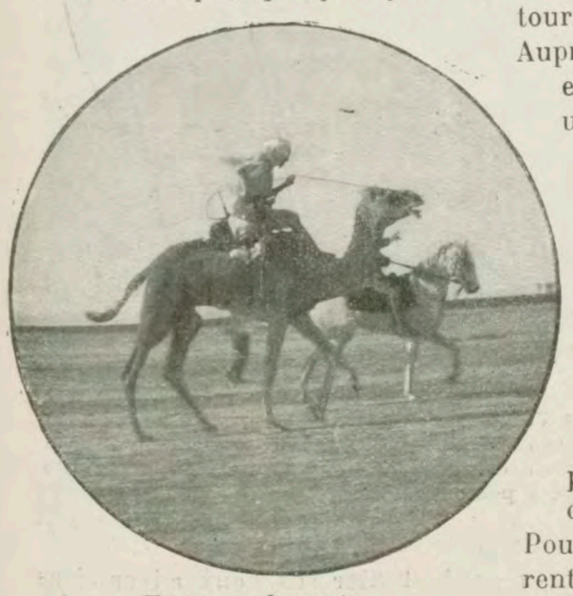
Une Course de Chameaux

La charmante cité de Biskra était l'autre semaine en fête à l'occasion de l'inauguration de la statue du cardinal Lavigerie. De toutes parts les étrangers étaient venus pour assister à cette manifestation en l'honneur du célèbre prélat.

En ce mois de février, pendant lequel les Parisiens gèlent encore et sont même gratifiés de quelques avalanches neigeuses, Biskra jouit d'une température élyséenne. J'écris ces lignes, assis à une table au sommet de l'hôtel de l'oasis, sur une terrasse d'où la vue plonge sur le désert à perte d'horizon.

Eh oui ! nous sommes dans le désert. A cent mètres de ma chambre, c'est l'étendue sablonneuse du Sahara qui commence, pour finir je ne sais où, à quelques milliers de kilomètres d'ici, là-bas, tout là-bas, du côté de Tombouctou.

Notre ami Archdeacon, qui vient de passer quelques semaines à Biskra ne nous avait pas chanté les beautés de ce pays si peu fréquenté des Parisiens, et qui pourtant, n'est qu'à quelques jours de la Capitale. Biskra, c'est le paradis rêvé des touristes et des gens qui n'ont rien à faire. Auprès de Biskra, la Côte d'Azur n'existe pas, et s'il y avait, dans ce pays des Zibans, un rayon de routes comparables à celles des environs de Nice, et surtout pas la mer à traverser, il est probable que Biskra ne tarderait pas à devenir le rendez-vous hivernal et mondain de tous les chauffeurs et cyclistes, amateurs de tout ce qui est beau et sauvage dans la nature.



En cours de route.
Le premier escorté par l'envoyé spécial de la *Vie au Grand Air*.

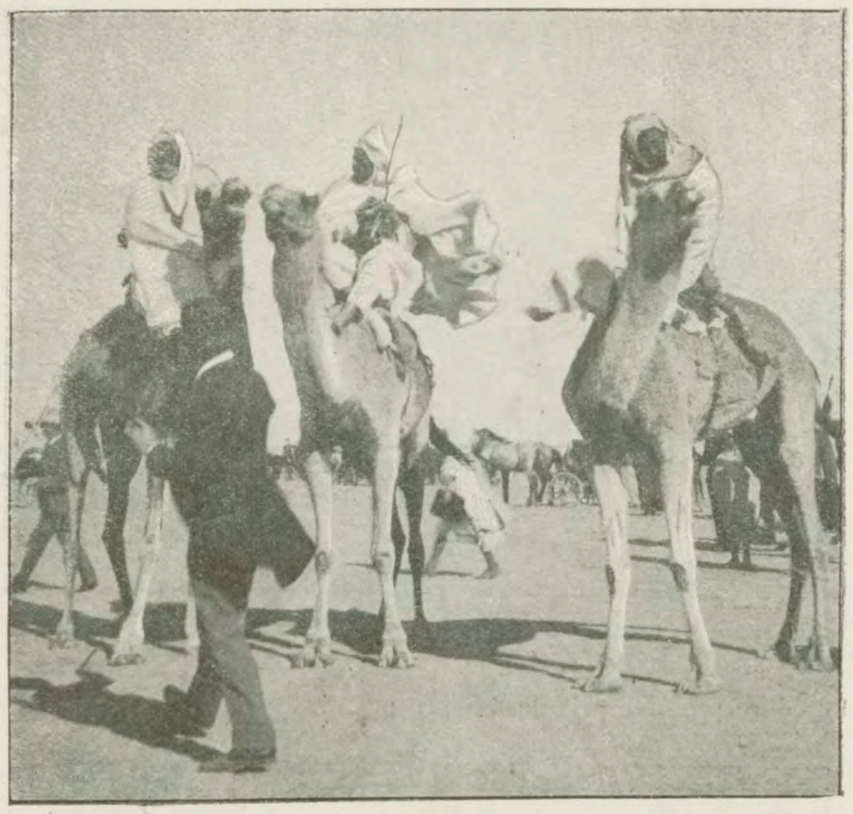
Malheureusement, comme moyen de locomotion, nous n'avons pour tout potage qu'une ligne de chemin de fer qui dessert ici à raison d'un convoi par jour. Pour faire les 200 kilomètres qui nous séparent de Constantine, ce train, qui n'a rien de commun avec « l'Empire State Express », lequel traverse les rues de Syracuse à une vitesse de 50 à l'heure, met presque une journée. C'est bien simple, vous partez le matin de Constantine et vous arrivez le soir à Biskra. Et quand je pense que je vois à Paris cette magnifique réclame : « PARIS-BISKRA EN 52 HEURES », je ne peux m'empêcher de dire que les gens qui affichent cela ont un fameux toupet.

On mettrait 152 heures, que l'on serait plus près de la vérité !

Et pourtant, il y aurait quelque chose à faire dans cette belle colonie, si tous les horaires des bateaux et des chemins de fer n'étaient combinés en dépit du bon sens. Voyez-vous un voyageur se rendant à Londres forcé d'attendre une journée à Dieppe le départ du bateau et une autre journée à Newhaven pour le départ du train ?

C'est malheureusement ce qui arrive pour le pauvre voyageur qui vient en Algérie. Il perd une journée à Marseille, il en perd une autre à Philippeville et une troisième à Constantine, si bien que le trajet Paris-Biskra s'accomplit en cinq ou six jours. On aurait pu gagner New-York dans le même laps de temps !

Mais, arrivé à destination, on ne regrette pas le voyage. Les imposantes gorges d'El-Kantara m'ont émerveillé, et c'est à leur sortie que s'opère un phénomène vraiment extraordinaire. Après El-Kantara, comme si une fée donnait sur le wagon un coup de sa baguette magique, la température change dans le compartiment et saute d'une dizaine de degrés.



A Tuggurth. Le départ. Les mehara sont en ligne. Le starter donne les dernières instructions.

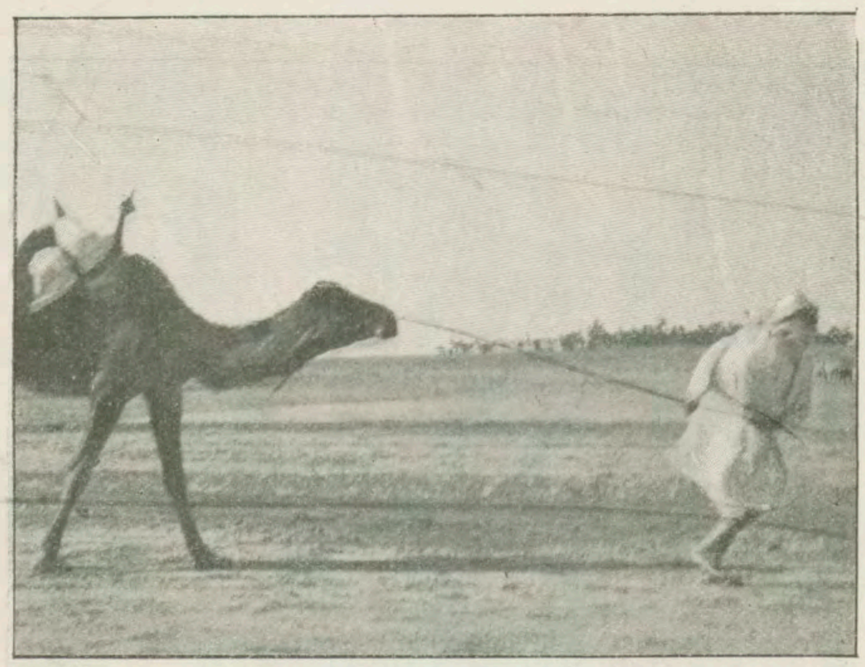
Je me mets à la portière et c'est alors que s'étale à perte de vue un féerique panorama. C'est la descente vers le désert qui commence et qui me permet d'apercevoir bientôt entre deux montagnes fièrement campées à l'horizon, une immensité qu'on me dit être le sable du désert, mais que l'on prendrait plutôt pour une grande mer intérieure, Il y a à s'y méprendre ! Enfin Biskra apparaît avec son décor de palmiers et, par-dessus tout, son ciel d'une pureté extraordinaire.

C'est bien le pays du Bleu, tel que nous le décrit un petit bouquin que j'avais lu jadis et que j'ai relu depuis avec beaucoup plus d'attention. L'auteur, qui était autrefois le secrétaire du cardinal Lavigerie, fait de la région des Zibans une description enthousiaste et donne des détails vraiment intéressants sur le séjour du cardinal à Biskra. Je comprends maintenant pourquoi le célèbre missionnaire aimait cette région délicieuse et pourquoi ses admirateurs reconnaissants, lui élèvent aujourd'hui uns statue à l'entrée de ce désert qu'il rêvait de pacifier par la religion.

Pendant une semaine, la plaine des Zibans a été le théâtre de réjouissances toutes plus originales les unes que les autres. Il faut citer entre autres évents sensationnels une grande course de chameaux qui se court annuellement sur le parcours de Tuggurth à Biskra (220 kilomètres) et qui réunit les meilleurs coursiers du sud.

Cette course fut instituée en 1890 par Mgr Lavigerie qui la

Échoué au port. A trois kilomètres de l'arrivée, le leader tombe fourbu. Les Arabes se demandent ce qu'ils doivent faire. Et pas le moindre Choppy pour chameaux!



La corde et la tire. — Le mehari est remis sur pied. Mais la fin de la course est plutôt laborieuse.

dota d'un premier prix de 1000 francs. Les prix ont un peu baissé

Une réclamation. — L'un des concurrents réclame contre le vainqueur. Ce dernier fournit ses explications au juge à l'arrivée. Le classement est maintenu.

depuis, mais l'intérêt est toujours aussi grand autour de cette épreuve classique qu'on peut considérer comme étant à juste titre le « Bordeaux-Paris » des méhara.

En 1891, un incident se produisit à l'arrivée. Le méhariste arrivé premier fut accusé par ses concurrents d'avoir triché en s'écartant de l'itinéraire fixe.

Il avait pris un sentier de traverse qui diminuait le parcours d'une vingtaine de kilomètres.

Une réclamation fut portée contre lui. Mgr Lavigerie l'examina, fit comparaître le vainqueur et rendit une sentence qui, si elle ne fut pas très sportive, fit tout de même grand bruit dans les milieux sahariens.

« L'ordre d'arrivée est maintenu, déclara le cardinal-arbitre, le premier a gagné par la tactique. Aux autres d'en faire autant. »

Depuis ce jour la course se dispute presque en ligne droite. Les méhara, au lieu de suivre les sinuosités de la route (?), longent les poteaux télégraphiques et arrivent à Biskra dans des temps vraiment remarquables.

❦

J'ai eu, l'occasion de suivre à cheval durant une dizaine de kilomètres les trois premiers de la course.

A noter une innovation. Pour permettre aux nombreux étrangers de suivre la course, on avait imposé à chaque chameau et à chaque conducteur un numéro de dimensions respectables, tout comme dans une course d'automobiles.

Au moment où je les rencontrai, ils ne s'étaient pas encore lâchés, les deux derniers s'obstinant depuis le départ à faire une course d'attente. Ils n'avaient pas tort, car il soufflait un vent debout effrayant et le malheureux qui menait depuis plusieurs heures me paraissait être au bout de son rouleau. Il allait de droite et de gauche, la route n'étant plus assez large pour ses embardées inquiétantes.

A 2 kilomètres de l'arrivée, les trois hommes commencèrent leur effort.

Le chameau de tête ne put résister plus longtemps.

Devant l'objectif. — A peine arrivé, le vainqueur est happé par les photographes et pris sur toutes les coutures. C'est contraire au Coran, mais une fois n'est pas coutume !

Il ralentit tout d'un coup et se coucha, regardant filer ses deux adversaires qui passaient le drapeau d'arrivée, séparés seulement par une trentaine de mètres.

A force de supplications et surtout après maints coups de matraque, le pauvre méhari qui était resté en panne se relevait et finissait le parcours tiré jusqu'au bout par son cavalier qui n'avait pas voulu remonter.

La fin de la course a été plutôt laborieuse et la vitesse à l'arrivée n'avait plus rien d'imposant.

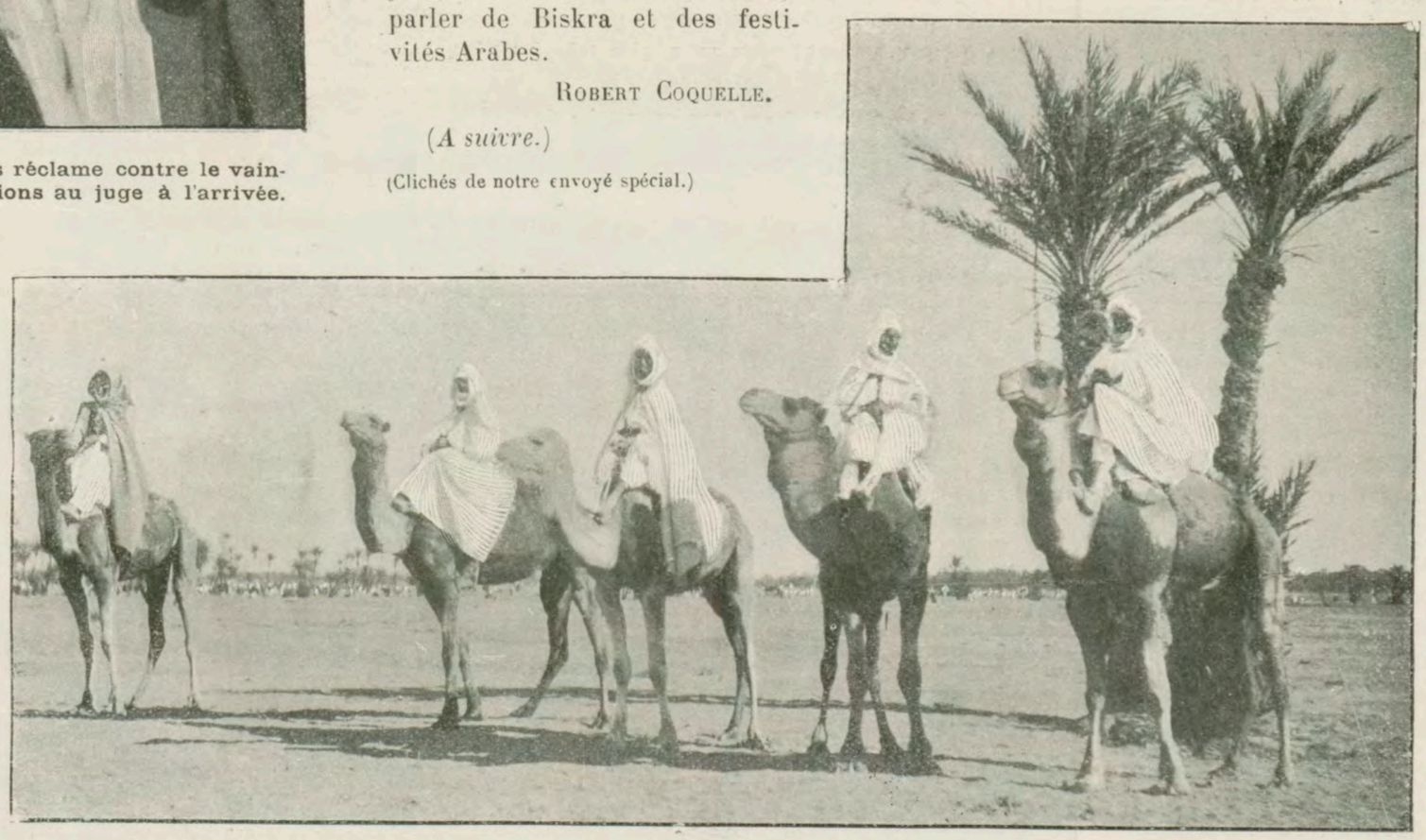
A l'arrivée, un drapeau tricolore est remis au vainqueur qui, escorté par ses deux adversaires, fait une triomphale entrée dans Biskra. Et en voilà jusqu'à l'année prochaine !

Ce n'est d'ailleurs que le commencement des fêtes et dans un prochain numéro j'aurai l'occasion de vous reparler de Biskra et des festivités Arabes.

ROBERT COQUELLE.

(A suivre.)

(Clichés de notre envoyé spécial.)



Le défilé des méhara. — Pendant la course de chevaux, les chameaux qui ont pris part à la course Tuggurth-Biskra. font un défilé d'honneur.

UNE TOURNÉE SPORTIVE EN AMÉRIQUE *(Suite[1])*

II. — Madison-Square

Le Vélodrome d'hiver de New-York. — Une Piste célèbre. — Les Six jours. — Une Saison de deux semaines. Pari réglé à coups de révolver. — Quelques faits-divers américains.

DEMANDEZ à n'importe quel Français tant soit peu au courant des choses sportives s'il a entendu parler de Madison Square, et il est bien certain que la réponse sera affirmative. Et si, poussant plus loin votre interrogatoire, vous voulez savoir ce qu'est Madison Square, il y a bien des chances pour que votre interlocuteur vous réponde sans hésiter : « C'est le vélodrome d'hiver de New-York ! »

La réponse serait exacte sans l'être, en ce sens que s'il est vrai qu'une piste cycliste couverte soit depuis nombre d'années installée chaque hiver à Madison Square Garden, le bâtiment de New-York qui porte ce nom n'est pas affecté, tant s'en faut, d'une façon régulière et permanente aux courses vélocipédiques.

Vue générale de la piste de Madison Square Garden, à New-York (160 mètres de tour).

A peine si quelques semaines par an, le sport cycliste y trouve un asile, pour en être ensuite banni pendant de longs mois.

Mais dans ce court délai, les impresarios qui depuis des années organisent les *cycling tournaments* de Madison savent chaque fois attirer sur leur éphémère vélodrome l'attention, non seulement de New-York, mais du monde sportif tout entier.

Aussi, que d'événements retentissants, que de prouesses quasi-fabuleuses, que d'émotions presque tragiques évoque dans l'histoire cycliste ce nom de Madison Square ! C'est le souvenir de toutes ces courses de six jours consécutifs, grandioses malgré leur inutile cruauté, prestigieuses malgré leur banalité d'entreprises commerciales ; ce sont les performances admirables d'énergie et d'endurance de Hale et de Miller, l'excentrique mariage de ce dernier pendant une course, la « folie » de Rivierre, la belle résistance de Stéphane, les débuts pénibles de deux champions d'aujourd'hui, le négrillon Major Taylor et Harry Elkes !

Et c'est pourquoi nul endroit ne méritait mieux une place à part dans ces notes de voyage, que celui-là.

Situé en plein cœur du New-York qui s'amuse et dans un quartier qui correspondrait à peu près à celui de l'Opéra à Paris, le grand bâtiment qu'on appelle « Madison Square Garden » se compose d'un vaste hall dont le centre est un grand cirque, entouré de fauteuils, de loges ou de places debout, le tout réparti sur trois étages et pouvant par conséquent recevoir un nombre considérable de spectateurs.

Au centre se trouve naturellement les *shows*, dont le caractère est des plus variés, les propriétaires de l'immeuble se contentant de le louer d'un bout de l'année à l'autre à tous les entrepreneurs de spectacles. On y voit donc successivement des expositions chevalines, canines, cyclistes, zoologiques ou autres ; des bals ou fêtes de tous genres ; des grandes représentations théâtrales ; des concours hippiques ou vélocipédiques.

C'est d'ailleurs de ce dernier genre d'attractions que je désire vous entretenir, les autres ne présentant guère de différence avec les spectacles du même genre que nous voyons annuellement à Paris.

Permettez-moi tout d'abord d'attirer votre attention sur la photographie ci-dessus représentant une vue générale de Madison Square Garden au moment où le vélodrome y est installé. Chose curieuse, en dépit des innombrables circonstances où ce sujet a défrayé les chroniques parisiennes des feuilles sportives et même politiques, aucune publication française n'a jusqu'ici reproduit la physionomie du célèbre hall.

Ainsi qu'on peut le voir, les organisateurs des courses cyclistes en ont tiré tout le parti possible eu égard à ses dimensions un peu restreintes. Le piste, qu'ils y édifient chaque année en 48 heures et qu'on démonte plus tard en 24 heures, est une cuvette de bois d'environ 5 mètres de largeur et de 160 mètres de tour (10 tours pour un mille anglais). Pour permettre une facile comparaison, faisons remarquer qu'elle est ainsi *quatre fois plus petite* que le Parc des Princes.

C'est sur cette cuvette minuscule, d'ailleurs aussi vite et aussi sûre que peut l'être une piste de dimensions si restreintes, que des hommes pédalent chaque année durant six jours et six nuits dans un tournoiement éperdu, que les meilleurs spécialites de vitesse se livrent bataille et que les champions des distances moyennes luttent ensemble derrière des tandems à pétrole. Ce qui prouve une fois de plus que ces satanés Américains ne doutent de rien.

Vous n'attendez certes pas de moi le moindre des comptes rendus concernant la « saison » du vélodrome de Madison — moins de deux semaines en tout — à

(1) Voir le numéro 77.

Le marchand de bouillon concentré, installé sur la pelouse, pour les concurrents.

laquelle nous avons eu l'occasion d'assister durant notre tournée aux États-Unis.

Vous dire comment Tommaselli, le meilleur sprinter européen de 1899, se fit battre par des « galettes » de douzième ordre parce qu'il ne pouvait pas arriver à effectuer ces terribles virages; comment le crack hollandais Meyers et l'Américain Banker, maintenant considéré comme un des nôtres par ses propres compatriotes sauvèrent l'honneur du vieux continent, comment Taylor et Champion succombèrent derrière Elkes qui tournait sur la cuvette de bois dans le sillage de ses tandems à 60 kilomètres à l'heure; comment enfin Miller et Waller gagnèrent la fameuse course de six jours en dépit d'une héroïque résistance des Français Fischer et Chevalier, tout cela serait vous refaire ici des compte rendus que vous avez sans aucun doute lus ailleurs et dont vous avez eu déjà un résumé dans la *Vie au Grand Air*. Je préfère vous parler des nombreux « à côté » de ces événements, bien curieux pour un étranger nouveau venu chez les Yankees.

Un mot au sujet des spectateurs innombrables qui se passionnent annuellement pour ces courses d'ailleurs fort habilement organisées et lancées en vue d'intéresser le public new-yorkais. On avait cru cette année que l'assistance pourrait se ressentir de la nouvelle loi interdisant toute épreuve comportant pour le même coureur plus de 12 heures de course sur 24. Mais les impresarios cyclistes de Madison ont eu vite fait de tourner la difficulté en faisant de leurs fameux « six jours » une course par équipes, c'est-à-dire par deux coureurs, travaillant en associés, bien qu'à intervalles différents, contre toutes les autres équipes de deux coureurs engagées.

Et le public a fort goûté cette nouveauté. Il est venu constamment, se renouvelant du matin au soir et du soir au matin, par petits groupes aux heures insolites du jour et de la nuit, mais par contingents formidables garnissant l'immense hall à l'en faire craquer, aux heures habituelles des spectacles. Celui qui par exemple n'a pas vu le dernier soir des six jours, Madison Square et ses milliers des spectateurs entassés les uns sur les autres, n'a jamais vu un vélodrome faire recette.

Tout ce monde-là emplit la vaste nef de ses clameurs assourdissantes, hurle, applaudit ou siffle (autre manière en Amérique d'exprimer son approbation d'un spectacle) lorsque ses favoris sont en bonne posture. Et les paris, et les discussions vont leur train entre groupes de partisans, généralement rangés par nationalités.

Le dernier soir des six jours nous eûmes même le bon incident dramatique très yankee, et tel que le pratiquaient les Gustave Aymard et autres écrivains dont les récits nous ont autrefois fait trembler. A la suite d'un pari fait entre deux spectateurs sur Banker dans un handicap, il y eut une altercation au cours de laquelle un des « sportsmen » tira son revolver et visant son partenaire l'abattit à ses pieds avec deux balles dans la poitrine!

On devine l'émoi qui en résulta, d'autant plus que la rixe se passait au 5e ou 6e rang des fauteuils et juste en face de la ligne d'arrivée. Le meurtrier fut naturellement arrêté sur-le-champ, tandis qu'on emportait sa victime à l'hôpital.

Pour rassurer les âmes sensibles, j'ajouterai qu'elle en sortit deux semaines après complètement guérie. Et pour bien montrer son tempérament sportif, le blessé refusa de porter plainte contre son adversaire qui fut en conséquence remis en liberté!

Le coin des soigneurs, avec Mme Waller surveillant la course de son mari.

Un virage montrant le tableau d'affichage.
C'est d'une de ces loges qu'un spectateur est tombé et s'est tué.

Un autre jour, on captura à l'entrée du bâtiment un assassin qu'on recherchait depuis quelques jours; c'était un jeune homme qu'on savait passionné des courses cyclistes et que des agents pensaient bien voir arriver là. J'étais présent au moment de l'arrestation et n'oublierai jamais la façon dont le jeune chenapan, très sportif, demanda comme ultime faveur avant d'être emmené « à la taule » l'autorisation d'entrer au moins jeter un coup d'œil sur la course. Hélas! les impitoyables policemen refusèrent et le coupable — car il l'était bien — dut renoncer à voir, même durant une minute, le spectacle pour lequel il était si bêtement venu se faire prendre dans la souricière qu'on lui avait tendue. J'ajoute que quelques semaines plus tard, ce jeune « sportsman », qui avait assassiné un chef de gare des environs de New-York, fut condamné à dix ans de travaux forcés, ce que lui permettra en somme, d'assister à la course de six jours en 1909!

Plaisanterie à part, je vous assure que cette fameuse course vaut la peine du dérangement et que nous n'avons jamais rien vu à Paris qui puisse y être comparé. Je ne parle pas ici, bien entendu, du « sport pur » mais bien du spectacle qui est réellement curieux. Tout contribue à le rendre tel: le public cosmopolite et bruyant qui hurle ses encouragements aux concurrents, la vaste coupole résonnant des hourras et des bravos ininterrompus, la piste exiguë sur laquelle tournent ces démons et au centre cette véritable foire qu'est le « pelouse » de Madison-Square.

Mais je n'en finirais pas si je voulais laisser libre cours à tous ces souvenirs de Madison et des six jours; il me faudrait vous parler du coin des managers et des soigneurs et, au premier rang, Mme Miller ou Mme Waller surveillant leur homme avec sollicitude, faisant équipe de « soigneuses » comme leurs maris faisaient équipe de coureurs. Il me faudrait aussi vous parler du coin français où se groupait chaque jour une foule de nos compatriotes résidant à New-York et venus pour encourager les « tricolores. »

Et de bien d'autres choses encore, qui finiraient par paraître trop longues, sinon pour moi, du moins, chers lecteurs, pour vous!

(Clichés de l'auteur.) VICTOR BREYER.

Le Cross National

Le Cross-Country national, championnat de France de cross-country s'est disputé dimanche dernier pour la douzième fois dans les bois de Ville-d'Avray. Comme tous les ans, cette solennité sportive est un prétexte pour la première sortie de la saison ; quand le temps est beau comme dimanche, quand le soleil luit au ciel, c'est une délicieuse matinée que l'on passe autour des romantiques étangs de Ville-d'Avray, sous les arbres où les bourgeons pointent à peine. Aussi est-ce devant une assemblée que l'on peut évaluer sans exagération à 3 ou 4000 personnes que les 102 concurrents se sont élancés au signal du starter. Dans le public, tout ce qui a un nom dans un sport quelconque, car tout vrai sportsman est éclectique. L'homme d'un sport n'est pas un sportsman, il est aussi insupportable que l'homme d'un seul livre, *homo unius libri*. Et le curieux spectacle qu'il nous a été donné de voir, à côté des champions de la pédale venus en motocycle, René de Knyff, Étienne Giraud, Gilles Hourgières, le beau triumvirat de chauffeurs ! — grimpant la côte de Suresnes à bicyclette !

Un groupe sous bois.
Martens, Genet et Pican.

Et l'on revient toujours...

Des quatre coins de la France, des équipes étaient venues à Paris pour prendre part à l'épreuve ; de Libourne, de Marseille, de Dijon, de Tours, de Grenoble, les clubs champions des différentes régions sportives dont l'U. S. F. S. A, a fixé les limites, avaient tenu à venir se mesurer entre eux et aussi contre les équipes parisiennes, pour le magnifique Challenge, le *Gladiateur Mourant*, offert par la comtesse de Montgomery en 1889.

Champoudry et Deloge menant le train.

Pour le simple appât d'un objet d'art ou plutôt pour l'honneur, 120 coureurs — dont certains ont affronté les fatigues d'un voyage de plusieurs centaines de kilomètres — se sont élancés dans les bois de Ville-d'Avray pour tenter de faire triompher les couleurs de leur club ! Voici, je crois, du sport pur. Qui donc prétendait que la course à pied se mourait ?

Pour la septième fois, le Racing Club de France a triomphé, mais son champion, Deloge a dû céder la première place à Champoudry, de la Société Athlétique de Montrouge. Celui-ci a fait une course merveilleuse, menant le train tout le temps dans l'espoir de disloquer le peleton. Il y est parvenu ; mais, malheureusement pour son club, ce sont ses camarades qui ont le plus souffert de ce train soutenu et qui, après avoir tenu pendant presque tout le parcours, ont dû rétrograder vers la fin.

Champoudry a fini en grand coureur, gagnant comme il voulait par 100 mètres. En voilà un qui doit bénir l'amnistie qui lui redonne la blancheur d'hermine qu'il avait perdue.

Champoudry 1er.

Avant le départ du Cross national (Ville-d'Avray, 4 Mars). Le groupe respectable des 102 concurrents.

Un bon point à Touquet qui a fait une bonne partie du parcours sans chaussures. S'il ne s'était arrêté, le Racing Club, qui a gagné que de trois points, aurait certainement perdu. Après Montrouge, l'union Athlétique de l'arrondissement, le Red Star Club et le Club Amical sportif de Saint-Mandé se classaient dans cet ordre.

La seconde série a été celle des provinciaux. Le Sport athlétique Libournais a gagné comme il a voulu, battant de plus de 100 points le Sporting Club de Marseille. Venaient ensemble l'Union Sportive Dijonnaise, le Racing Club de Tours, le Stade Français, etc.

Et maintenant, à aujourd'hui le championnat des vétérans.

Marcel Viollette.

(Clichés J. Beau, V. G. A.

Champoudry, de la Société athlétique de Montrouge, passant le 1er le poteau, après avoir couvert les 16 kilom. 200 m. de parcours en 1 h. 2 m. 4/5.

Un joli peloton dans la première côte après le départ.

Les Théâtres

LYRIQUE-RENAISSANCE : *Euphrosine et Coradin*, opéra comique en trois actes de Méhul. — MATHURINS : trois petits actes de MM. Alphonse Allais, Tristan Bernard, Gaston de Caillavet. — GYMNASE : *Le Complot*, de MM. A. Bisson et Gascogne.

Lundi 5 mars.

C'EST en 1790 que *Euphrosine et Coradin* fut représenté sur le théâtre de l'Opéra-Comique. Cent dix ans ! En l'entendant, l'autre soir, au Lyrique, bien des gens songeaient que cette œuvre était moins vieille que beaucoup d'autres... plus jeunes.

Nou point, certes, qu'il faille féliciter sans réserves la direction du Lyrique de cette reprise. L'exhumation est excellente quand elle se produit pour des œuvres qui ont une valeur historique, qui marquent une date dans l'histoire de leur art — en dehors, bien entendu, des œuvres géniales.

Si vous ressuscitez quelque tragédie, que ce soit au moins le *Saint-Genest* de Rotrou et non pas l'*Amour tyrannique* de Scudéry.

Le seul intérêt d'*Euphrosine et Coradin*, c'est que ce fut le premier ouvrage joué de Méhul. Ce fut son début. Vous pensez bien qu'il en était déjà il y a cent ans comme aujourd'hui : lorsque l'Opéra-Comique se décida à donner *Euphrosine*, Méhul attendait son tour depuis six ans à l'Opéra avec *Alonyo et Cora* qui, devant le succès d'Euphrosine, fut représenté immédiatement. Il avait vingt-sept ans.

Le sujet de cette œuvre est de ceux qui convenaient au goût de l'époque. Faut-il dire en quoi il consiste? Un tyranneau des bords du Rhône — est-il roi de Lyon, de Montélimar ou d'Orange ? — accueille à sa cour trois jeunes filles dont le père est parti pour la Croisade. L'une d'elles entreprend de le rendre aimable, aimant et bon. Elle y réussit, évidemment, mais ce sont les vicissitudes de son entreprise auxquelles nous assistons. Avant de se laisser domestiquer par « *lou femelan* » comme il devait dire en sa qualité de voisin de Tarascon, Coradin résiste; il va même jusqu'à vouloir empoisonner la jolie fille !

La musique de Méhul, sans offrir aucune de ces particularités qui pourraient rendre intéressante sa résurrection, n'en reste pas moins la musique d'un artiste d'inspiration noble, bien rarement vulgaire, un peu gris souvent et vigoureux à souhaits.

De toute cette œuvre il n'est guère qu'un morceau digne de rester : le duo de la jalousie au second acte. Le reste n'est pas déplaisant mais est sans intérêt et à l'époque où l'on nous donne, dans deux théâtres à la fois, *Joseph*, *Euphrosine et Coradin* paraît quelque peu superflu.

De l'interprétation il faut citer : Mlle Lormont, une débutante, qui a réussi et très bien réussi : jolie voix, bonne méthode, habileté scénique; M. Villard, un baryton adroit, de voix agréable et de jeu aisé. Mlle Martini retrouve encore les beaux éclats qui firent d'elle, à Bruxelles, il y a quinze ans, une si émouvante Sieglinde

☘

LES spectacles des petits théâtres n'ont pas généralement droit à cette chronique. On a déjà bien de la peine à parler consciencieusement des grands; s'il fallait y ajouter les petits !... Il ne resterait plus, chaque semaine, que dix lignes pour chacun. Ça ne serait pas assez pour la Comédie-Française et ce serait malheureusement souvent trop pour les scènes non classées.

Cette fois, pourtant, il serait injuste de ne pas parler des Mathurins, même en invoquant la légitime excuse de l'accueil renfrogné qui y est fait aux critiques. C'est que le spectacle qui nous est offert est des plus curieux. On a réuni sur l'affiche trois noms d'auteurs gais, favoris du public et qui, tous trois, ont eu le succès le plus franc, chacun dans une œuvre qui est la marque même de son talent et de sa manière.

L'*Astiqueur* d'Alphonse Allais est une de ces folies qui ne peuvent résister à l'examen, une seconde. Il n'y a même pas lieu d'en exposer l'idée. C'est du dévergondage pur; Hervé ou Cœdès étaient en comparaison de M. Allais des gens raisonnables. Qui entreprendrait de vouloir expliquer Alphonse Allais serait un sot. Il faut, devant ces productions spontanées du génie, ne pas chercher, ne pas réfléchir et, surtout, ne pas demander ce qu'il ne peut donner. Par principe il faut tout admettre d'avance et ne voir que les conséquences tirées des idées les moins raisonnables. Et encore, ces conséquences! Il ne faut les voir que dans leur mouvement, leur effet immédiats. Et c'est là qu'Alphonse Allais triomphe. Il est incomparable dans l'imprévu, l'immédiat, ce qu'on appelle : le coup de génie.

(Cliché Nadar.)

Mlle Avril, du théâtre du Vaudeville.
Thérèse Gérard, du *Béguin*.

M. Tristan Bernard est bien différent. Il n'est pas de gaité plus réfléchie que la sienne. Chaque chose vient à sa place, à son heure. Chaque situation comique est la conséquence logique, prévue, de la précédente. Ses scènes sont un chapelet solide, aux grains chatoyants et divers, mais rituels. Avec lui le rire éclate large et franc, plein et bon. Son *Négociant de Besançon* est un chef-d'œuvre de saine et libre joie. C'est du Courteline, moins vigoureux, mais c'en est. C'est aussi amusant, aussi foncièrement « génie de la race. »

Enfin *P'tit Loulou*, de M. Gaston de Caillavet, est une comédie légère, très légère, mais si pleine de verve, d'entrain et d'esprit, on est emporté dans un mouvement tel, qu'on ne songe pas une seconde à être choqué! Il y a certainement chez M. de Caillavet un auteur dramatique né. Quand on a au point où il les possède le mouvement, la vie et la verve, on réussit toujours au théâtre.

Ces trois pièces sont bien jouées par MM. Batréau, Achard et Tarride. Celui-ci excellent dans *P'tit Loulou*. Mlle Samie est charmante dans ce dernier vaudeville, amoureuse et « cocotte » à souhaits.

☘

Si habile que soit un auteur dramatique — ce qui est le cas de M. Bisson — il lui est bien difficile de rendre excellente une pièce qui parut, à la répétition générale, assez médiocre pour qu'on se livrât à ce travail de réfection.

Le *Complot*, ainsi retravaillé, n'est pas devenu beaucoup meilleur. Sans doute l'acte supprimé par la Censure a dû bien dérouter les auteurs et tout le côté politique qui subsiste perd beaucoup de sa signification, lorsqu'il ne répond plus à un développement important de l'œuvre. Il faut tenir compte de cela, pour rester juste.

Mais il ne faut pas tout rejeter là dessus. Il y a toute une partie passionnelle, qui n'est pas plus intéressante que la partie politique. La raison n'en est pas simple. Le sujet en soi n'est pas mauvais ; il est suffisamment anecdotique et gai. Le *Voyage d'agrément* de Gondinet fut fait sur une donnée de ce genre. Et il est très concevable que lorsque M. Gasgogne a apporté ce sujet à M. Bisson, celui-ci s'y soit laissé prendre. Et pourtant il s'est trompé. Pourquoi ? Voyons la pièce d'abord.

M. Ludovic Bouquerel est un aimable et charmant oisif qui fait de la politique pour s'occuper et, surtout, pour donner le change à sa femme et à sa belle-mère qui le soupçonnent, justement, de ne pas être fidèle à la foi conjugale. Les soirées qu'il passe aux Variétés, dans la loge de Mlle Hubertine, il dit à sa femme Etiennette, qui l'adore, qu'il les passe à conspirer.

Bientôt les choses se gâtent assez pour que Ludovic soit obligé de donner une preuve de sa participation active à la politique. Il demande donc à son ami Le Tronquier, juge d'instruction, de l'arrêter pour quelques heures, juste le temps de se donner de l'importance et, par ainsi, de détromper sa femme.

Mais Etiennette apprend, sans en pouvoir douter, la vérité sur son mari, Hubertine et un hôtel que celle-ci se fait acheter par Ludovic. Folle de colère et désireuse de se venger, elle prie, à son tour, Le Tronquier, de garder son mari au moins huit jours. Cette semaine, elle l'emploiera à rétablir son bonheur, son foyer détruit et l'amour envolé.

Et elle les rétablit. Au troisième acte, Ludovic croyant entrer dans l'hôtel d'Hubertine, pénètre chez sa femme dans les bras de laquelle, après une série de surprises, il tombe plein de repentir et d'amour.

Pourquoi donc MM. Bisson et Gascogne n'ont-ils pas réussi sur cette donnée, sinon originale, du moins agréable? Ils n'ont pas réussi parce qu'ils n'ont pris aucun soin d'elle. Manifestement, ils se sont surtout occupés de la partie politique de leur œuvre qui leur paraissait devoir assurer le succès parisien de leur comédie. Le reste ne devait être là que comme contraste ou repos. Toute cette partie sentimentale fut négligée comme secondaire. Aussi lorsque la politique fut supprimée et qu'il ne resta que cette moitié de pièce, il n'y eut plus grand'chose. Il n'y eut plus rien... Et je reste convaincu que si MM. Bisson et Gascogne avaient refait leur pièce en trois mois au lieu de huit jours, ils eussent fait l'œuvre charmante que nous sommes en droit d'attendre d'eux.

Celle-ci fut jouée de façon délicieuse par Mlle Yahne qui aura dans cinq ou six ans la situation d'une Réjane ou d'une Granier. M. Dubosc ressemble à un coq rhumatisant. Le pauvre Galipaux se débat dans un rôle de fantoche, épave de la pièce politique. Mlle Samary est très digne, selon la règle, dans un rôle de belle-mère.

INTÉRIM.

Le Gérant : JARRIGE.

CORBEIL. — Imprimerie ÉD. CRÉTÉ.